Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 117

ТРУДНЫЙ ПУТЬ К СОВЕРШЕНСТВУ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00117
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 117, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 500 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 23.10.2020
Дата выхода в свет: 14.01.2021

Фотографии и иллюстрации:
6-11 © РИА Новости.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка элементов передка кузова

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Трудный путь к совершенству

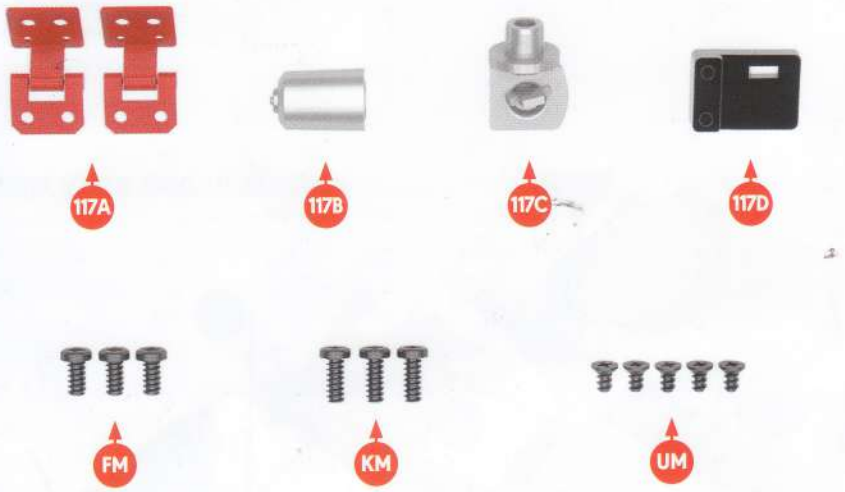
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Автомобиль советского начальства: ГАЗ-24

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

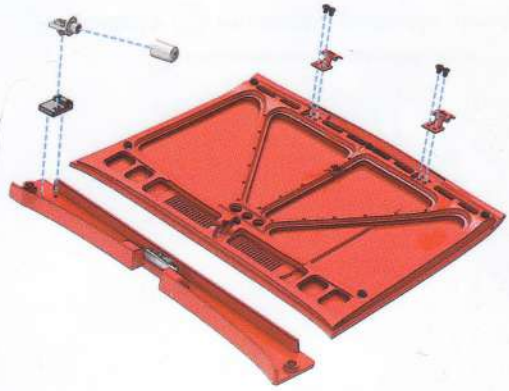
Сборка элементов передка кузова

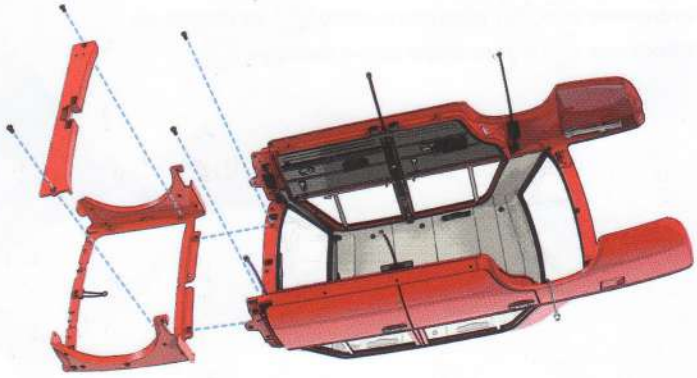
Используя полученные с этим номером детали и ранее собранные узлы, установите на вашу модель ВАЗ-2101 электродвигатель омывателя ветрового стекла, коробку воздухопритока, передний подрамник и петли капота.



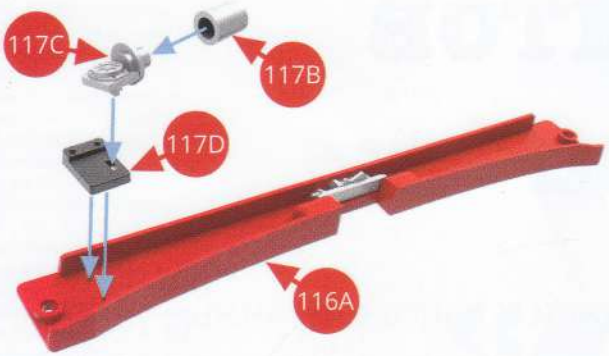
- 117A Петли капота (2 шт.)
- 117B Корпус электродвигателя омывателя ветрового стекла
- 117C Фланец с опорой
- 117D Блок переключателей
- FM Винт М2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- KM Винт М2,0 × 5,0 мм (3 шт.)
- UM Винт М1,7 × 3,0 мм (5 шт.)

Схемы сборки



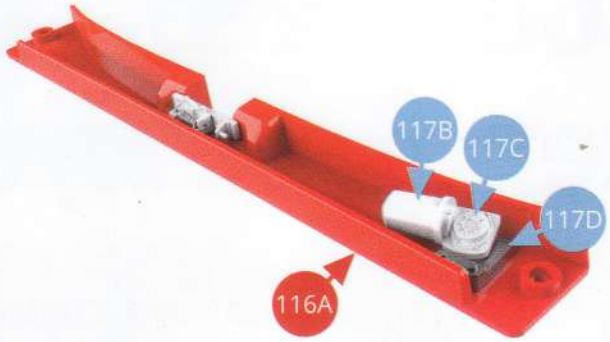


1



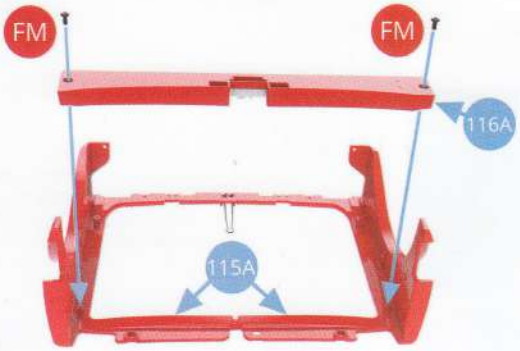
Соедините корпус электродвигателя омывателя ветрового стекла 117B и фланец с опорой 117C. Установите фланец с опорой 117C на блок переключателей 117D, закрепив его на коробке воздухопритока 116A.

2



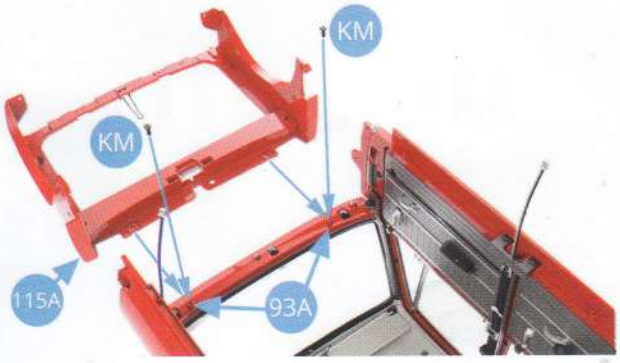
Установленные корпус электродвигателя омывателя ветрового стекла 117B, фланец с опорой 117C и блок переключателей 117D крупным планом.

3



Установите коробку воздухопритока 116A на передний подрамник 115A и закрепите двумя винтами FM.

4

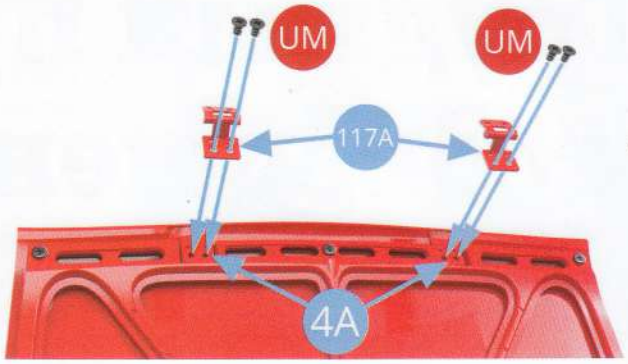


Присоедините передний подрамник 115A к каркасу кузова 93A и закрепите двумя винтами KM.

5

Передний подрамник 115A, соединенный с каркасом кузова 93A двумя винтами KM, крупным планом.

6



Установите петли капота 117A на переднюю кромку с внутренней стороны капота 4A и закрепите четырьмя винтами UM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Трудный путь к совершенству

Бóльшую часть постсоветского периода Волжский автомобильный завод пользовался беспрецедентной государственной поддержкой, хотя с 1992 года государственной собственностью, строго говоря, не являлся.

Логотип автомобиля «Лада», выпускаемого АО «АвтоВАЗ». Современная фотография.

Вплоть до 2005 года собственником завода, причем весьма неэффективным, являлись работники предприятия, получившие его акции в результате ваучерной приватизации. В 2005 году завод перешел в руки ФГУП «Рособоронэкспорт» и на короткое время вернулся под управление государства. Впрочем, в лучшую сторону это ничего не изменило.

Автомобиль «Лада Веста» на Московском международном автомобильном салоне. 2016 год.

Удар кризиса

Поиск инвесторов для спасения АвтоВАЗа начался еще до экономического кризиса 2008 года. Уже в 2007-м стало известно о планах французской автомобилестроительной корпорации «Рено» приобрести 25 % акций АО «АвтоВАЗ». Нашлись и другие инвесторы. В итоге на сентябрь 2008 года основными акционерами компании стали фирма «Рено» (25 %), государственная корпорация «Ростехнологии» (25,1 %) и инвестиционная компания «Тройка диалог» (25,64 %).

Удар кризиса 2008 года оказался для завода слишком тяжелым – возникли серьезные проблемы со сбытом продукции. На конец марта 2009 года долг поставщикам составил 14 млрд руб., а производство за девять месяцев упало на 43,5 %.

Ради спасения крупнейшего в стране автомобилестроительного предприятия Правительством России было принято решение о выделении корпорации «Ростехнологии» 25 млрд руб., которые та, в свою очередь, должна была передать АО «АвтоВАЗ» в виде беспроцентной ссуды сроком на один год. Одновременно с этим модельный ряд ВАЗа был включен в государственную программу субсидирования процентных ставок по автокредитам. Фактически в интересах АвтоВАЗа в 2010 году начала действовать федеральная программа утилизации автомобилей, дававшая возможность владельцам старых автомобилей сдать их на утилизацию и взамен получить скидку на покупку нового автомобиля. Программа распространялась только на автомобили отечественного производства, бóльшую часть которых составляла вазовская продукция. В январе – сентябре 2010 года по программе утилизации было продано 175 тыс. автомобилей, 80 % из них пришлось на продукцию Волжского автозавода. Однако и это не помогло.

Еще в октябре 2009 года Минпромторг РФ заявил, что в нынешнем своем виде ОАО «АвтоВАЗ» является нежизнеспособным, поскольку фактически находится в предбанкротном состоянии. По мнению министерства, дальнейшая господдержка предприятия была нецелесообразна.

Но тут на помощь пришла фирма «Рено», объявившая о планах производства на ВАЗе автомобилей марок «Рено» (Renault), «Ниссан» (Nissan) и «Лада» (Lada) на базе единой платформы B0. В обмен на помощь «Рено» в части технологий Правительство РФ оказало предприятию финансовую поддержку. 27 ноября 2009 года госкорпорация «Ростехнологии» и фирма «Рено» подписали протокол о сотрудничестве в рекапитализации АО «АвтоВАЗ».

Борьба за жизнь

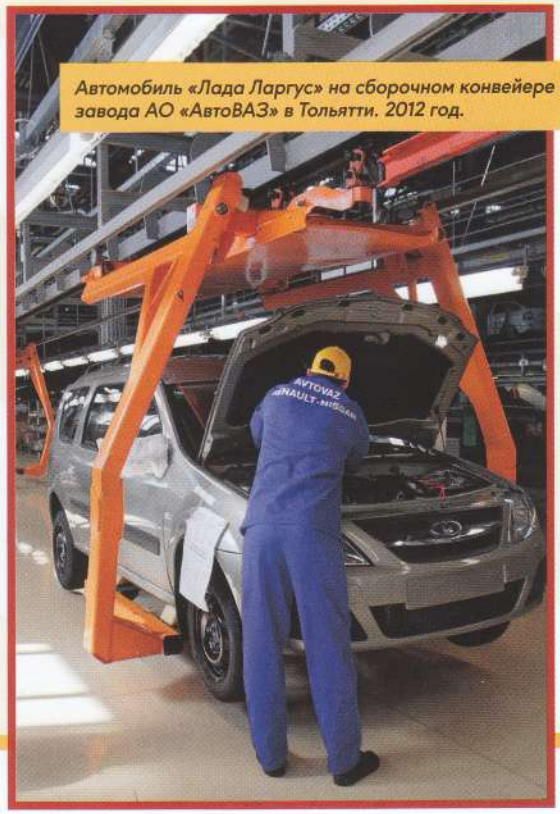
Надо сказать, что предпринятые меры, а главное, приход к руководству предприятием иностранного менеджмента, пошли заводу на пользу. Так, например, именно иностранные специалисты связали падение

Сборка новых автомобилей на заводе «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2018 год.

Президент АО «АвтоВАЗ» И. Комаров, генеральный директор корпорации «Ростехнологии» С. Чемезов, президент, генеральный директор альянса «Рено-Ниссан» К. Гон и соруководитель «Сбербанк КИБ» Р. Варданян (слева направо) на церемонии подписания соглашения о создании совместного предприятия по управлению «АвтоВАЗом». 2012 год.

Структура собственности

В январе 2019 года компания Alliance Rostec Auto B.V. – совместное предприятие альянса «Рено-Ниссан» (68 %) и госкорпорации «Ростех»(32 %) – довела свою долю в АвтоВАЗе до 100 % и стала единственным акционером автопроизводителя.



Автомобиль «Лада Ларгус» на сборочном конвейере завода АО «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2012 год.

Д. Медведев осматривает новую модель «Лады» с навигационной системой «Эра-ГЛОНАСС» на стенде «АвтоВАЗа» в пассажирском терминале аэропорта «Курумоч» в Самаре. 2015 год.

спроса на продукцию ВАЗа со снижением ее качества. Судя по всему, отечественным руководителям это как-то в голову не приходило. В 2010 году началась реализация программы «ЛАДА КАЧЕСТВО», разработанной группой специалистов во главе с директором по развитию качества Паскалем Фельтеном. В результате качество продукции к 2013 году возросло в 10 раз! Во всяком случае, вице-президент АвтоВАЗа Дамир Кашапов по этому поводу заявил: «В 2013 году АвтоВАЗ сравнял уровень качества с партнерами по альянсу – компаниями Renault и Nissan. Сегодня фактический уровень по качеству – 38 PPM (имеется в виду показатель, обозначающий количество дефектов на 1 млн единиц продукции). За последние три года АвтоВАЗ улучшил показатели качества продукции более чем в 10 раз».

Вместе с тем на фоне мер, предпринимаемых для выхода завода из кризиса, он все больше и больше поглощался французским собственником. 12 декабря 2012 года в Москве президент альянса «Рено-Ниссан» Карлос Гон объявил о создании совместного предприятия с государственной корпорацией «Ростехнологии», под названием Alliance Rostec Auto BV. На конец 2013 года Alliance Rostec Auto BV владел 76,25 % акций АО «АвтоВАЗ».

Стоит, кстати, отметить, что процесс оптимизации финансового состояния завода сопровождался массовыми увольнениями рабочих и инженерно-технических работников. В то же время по инициативе президента компании Бу Андерссона был проведен ряд изменений, направленных на преобразование условий труда и отдыха работников: запрещены новогодние корпоративы за счет предприятия, ликвидирована насчитывавшая более 600 тыс. томов библиотека (часть книжного фонда передана местному колледжу), отремонтированы за счет продажи корпоративных иномарок душевые, туалеты и раздевалки. Наиболее спорным выглядит запрет держать в служебных помещениях комнатные цветы.

Тем не менее, несмотря на рекапитализацию и переход под контроль «Рено груп» (Renault Group), предприятие не стало прибыльным. Главным образом из-за имеющего место с 2014 года падения спроса на российском авторынке. Положительным же результатом интеграции с «Рено-Ниссан» стало обновление и расширение модельного ряда АвтоВАЗа.

Сборка новых автомобилей на ВАЗе в Тольятти. 2018 год.

Автомобиль советского начальства: ГАЗ-24

Без преувеличения можно утверждать, что легковой автомобиль среднего класса «Волга» ГАЗ-24 в период своего производства был самым престижным автомобилем в СССР из всех доступных покупателю.

Посетители ВДНХ СССР около легкового автомобиля ГАЗ-24 «Волга» Горьковского автомобильного завода. 1971 год.

Автомобиль «Волга» с момента своего появления считался «флагманом» советского автопрома. Во всяком случае, среди автомобилей массового выпуска. Ну не считать же таковым мелкосерийную «Чайку» или правительственный ЗИЛ штучной сборки?

Смена поколений

Как известно, с 1956 года ГАЗ выпускал автомобиль «Волга» ГАЗ-21 и его модификации. На момент своего появления эта машина была вполне современной как по конструкции, так и по дизайну. Однако к середине 1960-х годов автомобиль уже достаточно устарел. Логично, что предвидя такое развитие событий, на Горьковском автозаводе начали готовить ему замену.

Автомобиль ГАЗ-24 «Волга». 2017 год.

Г. Столярова – сборщица автомобилей ГАЗ-24 «Волга» – на главном конвейере. 1973 год.

Сборочный цех Горьковского автомобильного завода. 1974 год.

Планов было громадье! Так, в качестве базового для автомобиля был принят вновь разрабатывавшийся V-образный 6-цилиндровый мотор. Кроме него предполагалось устанавливать рядные «четверки» (видимо, для такси) и в топовой версии – двигатели V8 от спецмашины ГАЗ-23. Для экспорта планировался и вариант с импортным дизелем. В планах завода было и долгожданное освоение серийного изготовления автоматической коробки передач, хотя базовой считалась модель с механикой.

Для производства новой модели, содержавшей более сложные узлы и агрегаты, пришлось провести существенную модернизацию производства. Поэтому параллельно с разработкой автомобиля совершенствовалось технологическое оснащение завода, строились новые, по-современному оборудованные цеха, обновлялся станочный парк.

Осенью 1966 года был подписан акт о приемке машины в промышленное производство. Как и следовало ожидать, от идеи 6-цилиндрового двигателя, как и от автоматической коробки передач, пришлось отказаться. Для серии предназначалась машина с рядной «четверкой» (модернизированная от «21-й») и механикой. Серийный выпуск планировалось начать в 1967 году – так сказать, в ознаменование 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, и «Автоэкспорт» даже оповестил об этом мировую общественность. Но, увы, вмешались суровые реалии жизни: строящийся ВАЗ отвлек на себя все финансовые потоки. Кроме того, помешали Арабо-израильская война 1967 года и последовавший за ней новый виток напряженности в мире. По этой причине ГАЗ дополнительно загрузили военными заказами, приоритетными по срокам, а мирную продукцию задвинули. В общем-то, для заводчан ничего удивительного в этом не было – всю историю ГАЗа главным компонентом его продукции были грузовые автомобили (в том числе армейские) и боевая техника (бронеавтомобили, бронетранспортеры и т. д.).

С конвейера – в жизнь!

Первые 32 «Волги» ГАЗ-24 собрали по обходной технологии в 1968 году, в следующем собрали еще 215 машин и только

Автомобиль ГАЗ-24 «Волга» на дистанции кольцевой гонки на выносливость на классических автомобилях «Классика-300» на гоночной трассе Moscow Raceway. 2019 год.

в конце года запустили конвейер, стремясь успеть к другому юбилею – 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Массовый серийный выпуск автомобиля ГАЗ-24 удалось начать только 15 июля 1970 года, когда с конвейера сошел последний автомобиль «Волга» ГАЗ-21.

Внешне ГАЗ-24 раннего выпуска делают узнаваемым бамперы без клыков, но с хромированными боковинами номерного знака под передним бампером, длинный молдинг под решеткой радиатора, надписи «Волга» на передних крыльях, на которых отсутствовали повторители поворотов, отдельные от задних фонарей катафоты, выпуклая окрашенная панель, закрывавшая юбку под задним бампером, отсутствие габаритных стояночных огней на хромированных вентиляционных накладках задних стоек, хромированные колпаки колес с красными кружочками посредине и брызговики задних колес с оленями.

Автомобиль «Волга» ГАЗ-24 на международной выставке автомобильной индустрии «Интеравто-2019» в Москве. 2019 год.

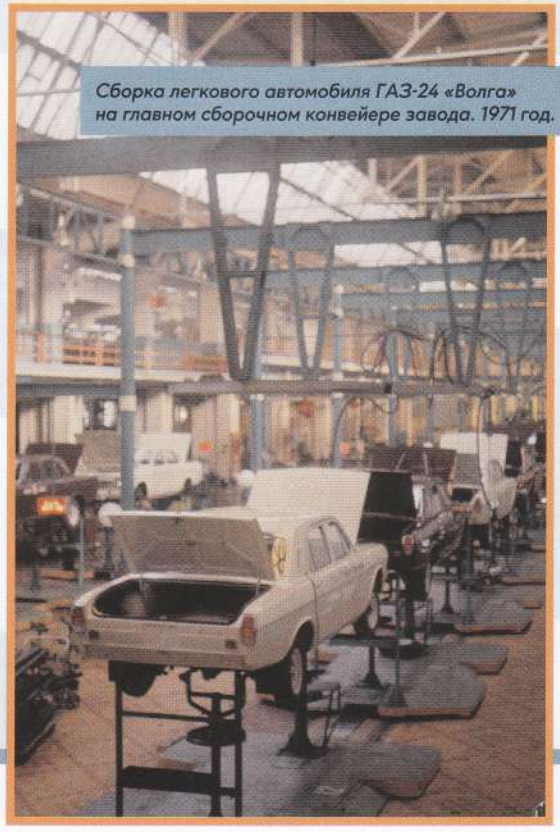
Примерно две трети (если не три четверти) выпуска автомобилей «Волга» ГАЗ-24 поступало в собственность государства. Почти половина из их числа эксплуатировалась в качестве такси, остальные служили в милиции, различных госслужбах и использовались в качестве персонального транспорта чиновников различного ранга, не дотягивавших по своему статусу до «Чаек». Существовала даже негласная цветовая классификация автомобилей: желтый - такси, серо-голубой и бежевый – для низшего руководства и редких частников, белые – для руководителей среднего звена, черные – для партийной и хозяйственной элиты. То, что черная «Волга» – это машина начальников, советские люди усвоили надолго. Достаточно сказать, что даже в конце 1990-х годов, когда престиж этого автомобиля упал и в качестве персонального транспорта машина уже не использовалась, увидев в потоке черную «Волгу», владельцы дорогих иномарок невольно уступали ей дорогу!

В отличие от несостоявшейся модификации с V-образной «шестеркой», вариант с 8-цилиндровым мотором выпускался серийно, хотя и в ограниченном количестве. Речь идет об автомобиле «Волга» ГАЗ-24-24 с 8-цилиндровым мотором от «Чайки», работавшим в паре с трехступенчатым «автоматом». Седан использовался спецслужбами как «машина сопровождения» или «догонялка». Применялась она преимущественно для негласного наблюдения за дипломатами, которые ездили на мощных иномарках, и сопровождения кортежей первых лиц государства.

До полного физического износа

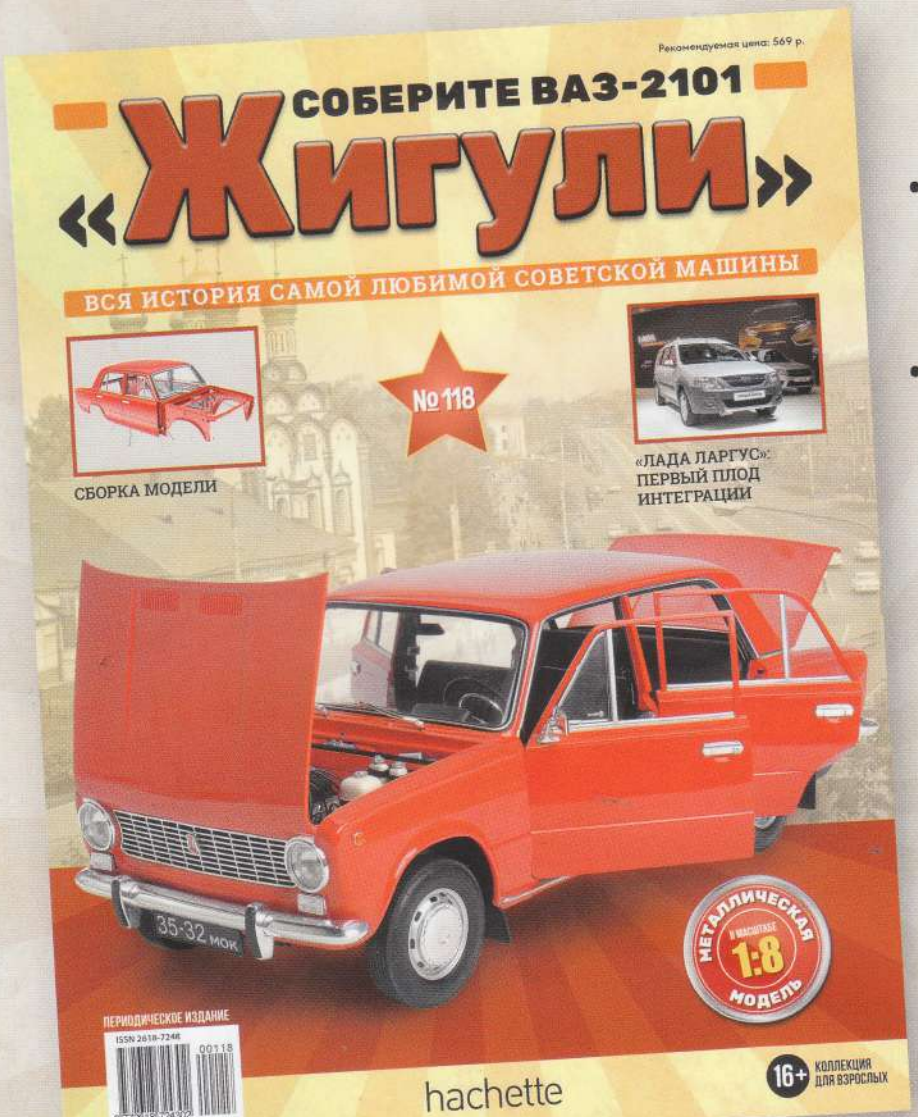
Модификация ГАЗ-24-10 продлила жизнь «двадцатьчетверке» еще на семь лет – она выпускалась до 1992 года! К этому времени штампы прошли уже более миллиона циклов и были предельно изношены. Всего же был собран 1 481 561 экземпляр ГАЗ-24 и его модификаций.

Автомобиль ГАЗ-24 «Волга» во время автопробега «108 минут» в Москве, приуроченного к 56-й годовщине полета человека в космос. 2017 год.



Сборка легкового автомобиля ГАЗ-24 «Волга» на главном сборочном конвейере завода. 1971 год.

В НОМЕРЕ 118



- УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕГО ЛЕВОГО КРЫЛА
- «ХОНДА ЦИВИК»: КОМПАКТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ПЕРЕДНЕЕ ЛЕВОЕ КРЫЛО
- ОБОДОК С ПРОКЛАДКОЙ
- РАССЕИВАТЕЛЬ БОКОВОГО УКАЗАТЕЛЯ ПОВОРОТА
- ДЕКОРАТИВНАЯ НАКЛАДКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!